**Motocykl używany – jak uniknąć wpadki przy zakupie?**

***W Polsce rocznie sprzedaje się powyżej 20 tysięcy nowych motocykli. Zakup takiej maszyny praktycznie nie wiąże się z większym ryzykiem zakupu wadliwego pojazdu, bo klienta dobrze chroni nasze prawodawstwo. Jednak motocykli używanych w takim samym okresie w Polsce sprzedaje się ponad… trzy razy tyle. W takiej sytuacji kupujący narażony jest na znacznie większe ryzyko nabycia pojazdu obarczonego wadami. Czy da się zminimalizować ryzyko wpadki podczas zakupu?***

Pamiętajmy, że prawo chroni konsumenta tak samo przy zakupie maszyny używanej. Obowiązuje tu zasada rękojmi, jednak w różnych przypadkach działa różnie. Inne przepisy regulują transakcje pomiędzy osobami prywatnymi, a inne przedsiębiorcami zawodowo zajmującymi się obrotem motocyklami. Przy zakupie pojazdu od przedsiębiorcy, konsumentowi (nabywcy końcowemu) przysługują szersze uprawnienia niż przy zakupie od osoby prywatnej. Przy tym, nie ma znaczenia czy pojazd jest nowy czy używany. Jeżeli po zakupie odkryjemy zatajone wady, zawsze można dochodzić swoich praw na drodze sądowej.

Wśród motocykli używanych największym zainteresowaniem powinny się cieszyć maszyny kupione w krajowych salonach, bowiem historia ich użytkowania i serwisowania jest dość łatwa do prześledzenia. Takie maszyny są nieco droższe od importowanych używek, a właśnie cena jest głównym czynnikiem decydującym o transakcji. Przed zakupem, jeżeli jest to możliwe, zawsze warto pozyskać jej numer VIN przy czym, należy pamiętać, że motocykle mają nie tylko naklejkę z numerem VIN, ale jest on również nabity na ramie w widocznym miejscu. Jeżeli tylko sposób nabicia oznaczenia (krzywe nierówne znaki) budzi wątpliwości – lepiej jest odpuścić taki zakup.

Korzystając z dostępnych systemów możemy uzyskać dane dotyczące historii pojazdów zarejestrowanych na terenie Polski. Istnieją też komercyjne bazy danych, jak np. platforma carVertical, gdzie przed zakupem warto sprawdzić historię motocykla. Wykrywając ewentualne wcześniejsze uszkodzenia pojazdu można uchronić się przed oszustwem czy wyłudzeniem.

**Od czego zacząć badanie motocykla?**

Po pierwsze, zainteresujmy się przebiegiem maszyny. Tak jak w przypadku czterech kółek, również tu nieuczciwi sprzedawcy są w stanie „cofnąć” licznik przebiegu całkowitego. W naszych warunkach klimatycznych i ograniczonym sezonie, średni roczny przebieg motocykla szacowany jest na 6-8 tysięcy km. Przy czym, dla maszyn typowo turystycznych, szczególnie klasy Adventure często są one znacznie większe. W przeciwieństwie do samochodów, żywotność jednostki napędowej jest stosunkowo krótka, przebieg powyżej 50 000 km określa się już jako znaczący, co wynika głównie z faktu, że jednostki napędowe motocykli są znacznie bardziej wysilone niż samochodowe.

*„Decydując się na motocykl w wieku powyżej 10 lat, a takie kupowane są w Polsce najczęściej, trudno dać wiarę, że ma on tylko 25-30 tysięcy przebiegu. Chociaż takiej możliwości wykluczyć nie można”* – radzi Matas Buzelis, ekspert motoryzacyjny z carVertical.

Jeżeli lakier na zbiorniku paliwa w miejscu styku z kolanami, gumowe podnóżki czy manetki kierownicy są mocno wytarte, świadczy to o znaczącym przebiegu maszyny. Istnieje teoria mówiąca, że motocykl noszący liczne ślady użytkowania jest „mniej podejrzany” od świeżo wylakierowanego. Jeżeli kolorystyka i sposób malowania nadwozia mocno odbiega od tej właściwej dla danego modelu i rocznika, bardzo często są to oznaki wcześniejszych wypadków motocykla. Producenci niemal co roku zmieniają niektóre plastikowe elementy nadwozia, warto więc porównać interesujący nas pojazd z jego zdjęciami katalogowymi właściwymi dla danego rocznika. Odkryte różnice mogą świadczyć o przygodach w przeszłości.

**Oglądaj dokładnie**

W większości motocykli spora część podzespołów jest dobrze widoczna ze wszystkich stron, warto przyjrzeć się więc uważnie jednostce napędowej czy nie ma jakichkolwiek wycieków lub zapoceń. Nieoryginalne śruby lub noszące ślady częstego odkręcania mogą budzić nieufność.

Łatwo sprawdzimy także stan klocków i tarcz hamulcowych, zestawu napędowego (łańcuch zębatki), uszczelniaczy lag przedniego zawieszenia, opon. Jeżeli te podzespoły są zużyte – wszak są to normalne materiały eksploatacyjne podlegające wymianie – to aby doprowadzić maszynę do właściwego stanu technicznego, trzeba będzie szykować się na dodatkowy wydatek.

*„Jeżeli w trakcie oględzin znajdziemy na ramie motocykla jakiekolwiek niefabryczne spawy lub ślady malowania to zrezygnujmy z zakupu i to niezależnie od ceny. Bezpieczeństwo jest najważniejsze, a takie ślady wskazują, że w przeszłości ktoś naprawiał ramę. Użytkownik nie ma żadnej gwarancji, że robiono to w prawidłowy sposób”* – radzi Matas Buzelis z carVertical.

**Przyda się wprawne ucho**

Gdy już starannie obejrzymy motocykl, przychodzi czas na uruchomienie silnika. Róbmy to zawsze, gdy jednostka jest zimna. Trudny i powolny rozruch może świadczyć o słabym akumulatorze czy zużytym rozruszniku.

Gdy po uruchomieniu z końcówek układu wydechowego wydobywa się dym – wszystko jedno czarnego czy białego koloru – niechybnie szykuje się remont. Gdy po uruchomieniu usłyszymy podejrzane odgłosy jak stukanie, szuranie, klekotanie oznacza to nadchodzące kłopoty. Wprawny mechanik po odgłosach rozpozna czy odzywają się zawory, stukają panewki, a może kończy sprzęgło. Dlatego, gdy nie czujemy się na siłach ocenić stanu technicznego motocykla, warto poprosić bardziej doświadczonego kolegę lub mechanika motocyklowego o pomoc. Takie konsultacje pozwolą zaoszczędzić wielu niepotrzebnych rozczarowań i wydatków.

*„Na koniec odbywa się obowiązkowa jazda próbna. Jeżeli w jej trakcie poczujemy jakiekolwiek trzepotanie kierownicy, biegi nie będą wchodziły precyzyjnie, usłyszymy stuki zawieszeń, maszyna nie będzie dobrze prowadzić się w zakrętach, a po puszczeniu kierownicy motocykl nie trzyma toru jazdy, to nie kupujmy go albo nastawmy się na długie i kosztowne naprawy. Przy zakupie podstawą jest zachowanie zimnej głowy i trzeźwej oceny sytuacji. To wbrew pozorom nie są łatwe wymagania, bo w większości przypadków motocykl to nie jest zwykły środek transportu, ale magiczna zabawka dla dużych chłopców”* – kończy Matas Buzelis.